Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 66

СОЗДАНИЕ ИМИДЖА

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00066
9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 66, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 900 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 19.09.2019.
Дата выхода в свет: 05.12.2019.

Фотографии и иллюстрации:
6 (слева) © РИА Новости, (справа) © Vladimir Migovich/TASS; 7 (вверху) © A.Voronin/TASS, (в середине) © РИА Новости, (внизу) © Константин Крымский/ИТАР-ТАСС; 8 (вверху) © Oleg Buldakov/TASS, (внизу) © A.Voronin/TASS; 9 (вверху) © Igor Golovniov/ZUMA Wire, (внизу) © Александр Аллаткин/ИТАР –ТАСС; 10 (вверху) © Igor Golovniov/ZUMA Wire, (внизу) © РИА Новости; 11 (вверху, внизу) © РИА Новости, (в середине) © Igor Golovniov/ZUMA Wire.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Сборка спинки переднего сиденья

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Создание имиджа

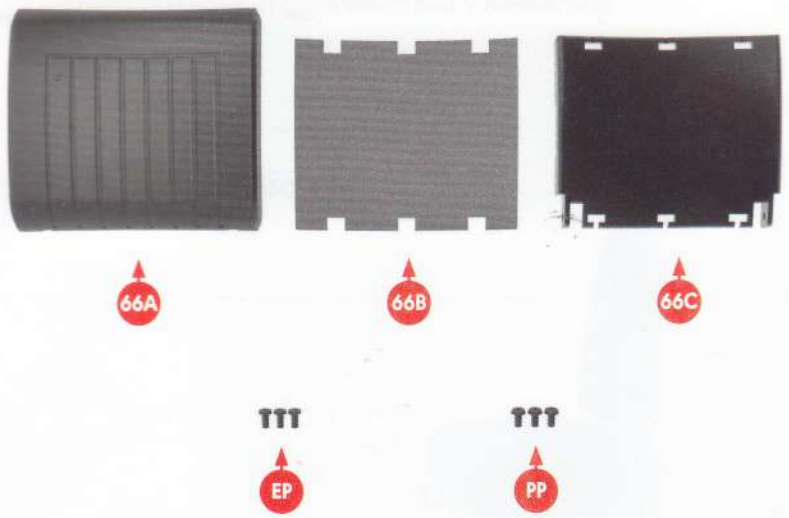
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

ЗАЗ-965 «Запорожец»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

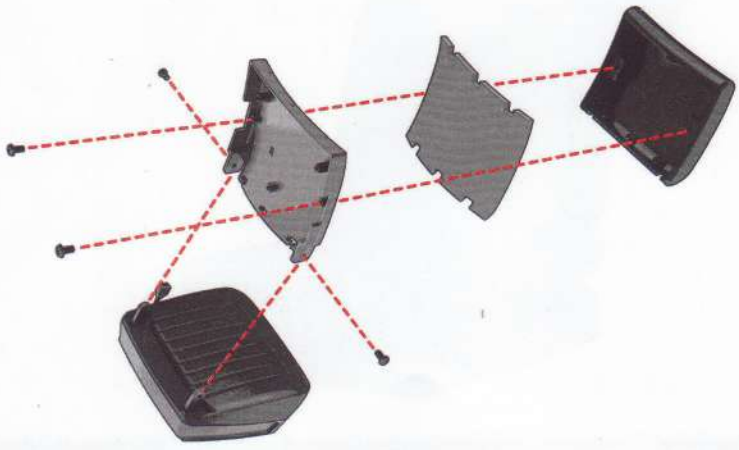
Сборка спинки переднего сиденья

Используя детали, полученные с этим номером, смонтируйте спинку переднего сиденья.



- 66A Обивка спинки переднего сиденья
- 66B Наполнитель спинки сиденья
- 66C Каркас спинки переднего сиденья
- EP Винт M2,0 × 4,0 мм (3 шт.)
- PP Винт M2,0 × 4,0 × 4,0 мм (3 шт.)

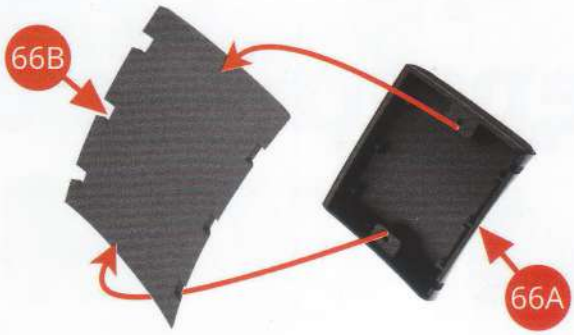
Схема сборки



1

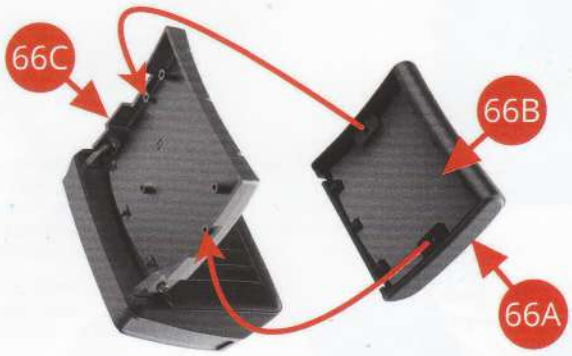
Соедините каркас спинки переднего сиденья 66C с нижней частью каркаса переднего сиденья 65A и закрепите двумя винтами EP, оставив свободу движения для изменения наклона спинки сиденья.

2



Вставьте наполнитель спинки переднего сиденья 66B в обивку спинки переднего сиденья 66A, выведя оба крепежных ушка обивки 66A поверх наполнителя 66B.

3



Наденьте обивку спинки переднего сиденья 66A на каркас спинки переднего сиденья 66C.

4

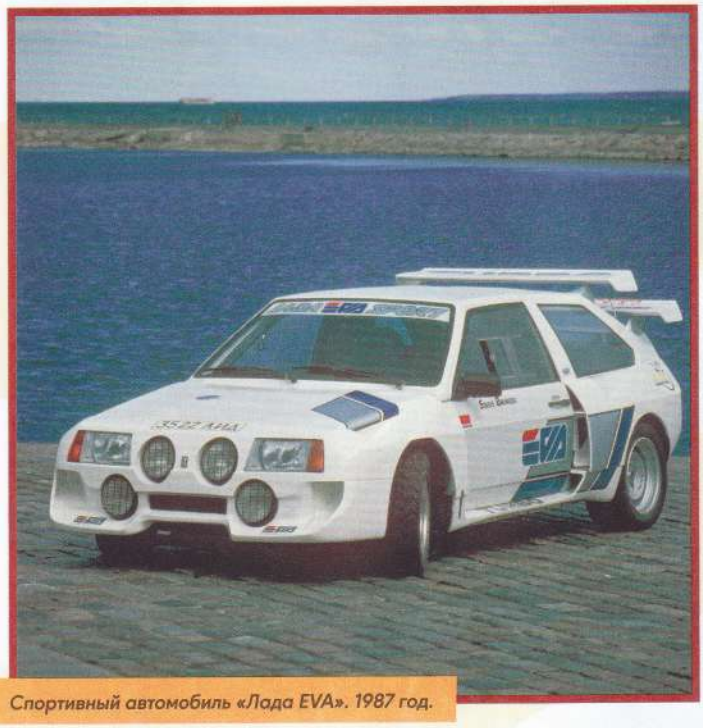
Скрепите двумя винтами PP каркас спинки переднего сиденья 66C и обивку спинки переднего сиденья 66A.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Создание имиджа

Почти половину продукции АвтоВАЗа экспортировали за рубеж, поэтому созданию имиджа автомобиля всегда уделяли особое внимание. Для продвижения новой модели фирма «Автоэкспорт» использовала передовые технологии – и рекламу в автомобильных изданиях, и видеоролики, и формирование спортивного имиджа.



Спортивный автомобиль «Лада EVA». 1987 год.

Не стал исключением и ВАЗ-2108. На базе «восьмерки» было разработано несколько действительно уникальных гоночных автомобилей, в том числе раллийные для внутрисоюзных соревнований классической компоновки и настоящие среднемоторные монстры: «Лада EVA», «Лада Самара Т3», ВАЗ-2108 «Ралли 4 × 4».

А двигатель у них сзади!

С самого начала было очевидно, что благодаря удачной развесовке и современной конструкции подвесок новая модель словно рождена для автоспорта. Неудивительно, что на ВАЗе сразу начали готовить «заряженные» версии для советских спортсменов на базе еще не пошедшего в серию 1,5-литрового двигателя ВАЗ-21083. Но, в отличие от обычных «восьмерок», на этих спорткарах двигатели располагались сзади! Два таких автомобиля были созданы усилиями Бюро форсированных испытаний УГК и Лаборатории спортивно-гоночных автомобилей ВАЗа. В 1985 году появилась «Лада-ВАЗ-2108-Ралли» с расположением силового агрегата в салоне позади водителя и штурмана и приводом на задние колеса. «Разжатый» мотор «2106» с парой горизонтальных карбюраторов «Вебер» развивал 150–160 л. с. Автомобиль был оснащен металлокерамическим сцеплением, независимыми подвесками оригинальной конструкции и дифференциалом повышенного трения.

Новая машина «ВАЗ-2108 Ралли» во время прохождения водной преграды на Чемпионате СССР по авторалли на машинах свободных конструкций. Косов, Украина. 1984 год.

Австралийцы рассматривают автомобиль ВАЗ-2108, совершающий кольцевой пробег по континенту. Вскоре он выйдет на австралийский рынок под названием «Лада Самара». 1987 год.

Гонки на переднем приводе

Конструкторам АвтоВАЗа после запрета FIA группы Б пришлось сосредоточиться на создании спортивных версий переднеприводной модели, тем более что к концу 1980-х годов советские спортсмены осознали преимущества переднего привода и активно пересаживались с «Жигулей» на «Самары». Соревнования на «восьмерках» проводились вплоть до начала XXI века. Например, в 1989 году в ралли «Акрополис» в Греции на специально подготовленной полуторалитровой «Самаре» экипаж Сергея Алясова и Александра Левитана занял второе место в своем классе и тринадцатое – в группе «А».

Вторая гоночная «восьмерка» с таким же силовым агрегатом была полноприводной. Но мощности в 150 л. с. для ВАЗ-2108 «Ралли 4 × 4» не хватало. Для четырех ведущих колес ее необходимо было поднять вдвое! Сохранив силовой каркас средней части, боковые двери и оптику, литовский конструктор и автогонщик Стасис Брундза на Экспериментальном Вильнюсском автозаводе создал настоящего монстра, которого, не мудрствуя лукаво, назвал EVA – не женским именем, а аббревиатурой предприятия, на котором изготовили автомобиль. Как и коллеги из Тольятти, Брундза перенес силовой агрегат в пределы колесной базы – за задние сиденья. На базе обычного «шестого» блока цилиндров он создал нечто особенное, имевшее шестнадцатиклапанную головку, турбонаддув и впрыск топлива. В итоге 1,9-литровый агрегат выдавал совершенно умопомрачительные 300 л. с.!

Водительское место ВАЗ-2108. Руль с полужестким ободом не заслоняет приборы. 1984 год.

В подмосковном Раменском прошел чемпионат России в классе «А-1600» (без шипов) на кубок НИИШП памяти К. Жигунова. Состязались 22 водителя из разных регионов России на автомобилях ВАЗ-2108. 2001 год.

Трасса Международного авторалли «Русская зима», стартовавшего на Красной площади и проходившего на льду Гребного канала и олимпийского велокольца в Крылатском. Москва. 29 января 1994 года.

«Самара» для Дакара

С целью привлечения внимания к ВАЗ-2108 и росту ее рейтинга у потенциальных зарубежных покупателей было необходимо участие «восьмерки» в каком-либо состязании международного класса более престижном и известном, чем обычные чемпионаты FIA. Идеальным вариантом было признано ралли «Париж-Дакар». Тем более что другая модель ВАЗа – «Нива» – дважды становилась призером этих популярных соревнований.

Создание машины для ралли-марафона началось в 1989 году, после того как FIA запретила использование в таких соревнованиях турбированных моторов. Развязал конструкторам руки и выбор категории Т3, поскольку в прототипах свободной конструкции разрешалось ограничиваться лишь внешним общим сходством. Поэтому у «Самары Т3» от «восьмерки» остались лишь оптика, лобовое стекло, замки дверей и... эмблема. Несущий кузов заменила пространственная трубчатая рама из легкого сплава, которую накрыли панелями из углепластика. В задней части был расположен двигатель «Порше» (Porsche) 959 объемом 3,6 л. Полноприводную трансмиссию также заимствовали у «Порше». Запас топлива обеспечивали пять бензобаков общей емкостью 390 л.

Работа по созданию «дакаркара» велась компанией SERA и командой ORECA под общим патронажем французского импортера «Лада Пок» (Lada Poch) во главе с Жан-Жаком Поком.

Боевое крещение «Самары Т3» состоялось при участии двух экипажей – французского (Патрик Тамбе и Жаки Икс) и советского (Эугениус Тумалявичус и Сергей Дадавани). В ралли «Париж – Дакар» 1990 года французские гонщики смогли занять седьмое место, а на ралли Туниса «Самары» уступили только заводской команде «Мицубиши» (Mitsubishi). В 1991 году «Самара Т3», ведомая Дидье Ориолем, добралась до пятого места. Однако спортивная карьера суперкара закончилась в 1995 году по банальной причине – это было уже никому не нужно. Последним успехом «Самары Т3» стало второе место в марафоне «Париж – Пекин» в 1995 году. Единственный уцелевший автомобиль стал выставочным экспонатом, который время от времени появлялся на различных российских мероприятиях.

Знакомство австралийцев на фирме «Эскуайр Сааб-Лада» с автомобилем ВАЗ-2108, который через несколько месяцев выйдет на рынок Австралии под названием «Лада Самара». Канберра. 23 сентября 1987 года.

ЗАЗ-965 «Запорожец»

В советском автомобилестроении звания «народный автомобиль» заслуживают несколько машин. Каждая в свое время. Для 1960-х годов безусловно народным был «Запорожец», ставший воплощенной в металл мечтой советского человека о свободе передвижения.

Эмблема ЗАЗ-965А «Запорожец» 1962–1969 годов на голубом капоте.

«Горбатый», «клоп», «малыш», «жужик», «зазик», «слоненок», «божья коровка», «запор» и, наконец, «консервная банка» – как только не называли «Запорожец»! Парадоксально, но в этом было выражение всенародной любви. Свидетельство того, что маленькая машинка никого не оставила равнодушным.

Проблемы проектирования

В перспективный типаж легковых автомобилей, запланированных для освоения в период 1959–1965 годов, органами государственного экономического планирования был внесен тип четырехместного микролитражного автомобиля «сухой» массой около 600 кг и с двигателем мощностью 20–25 л. с. Он должен был иметь современную и рациональную конструкцию, быть удобным для массового производства, рассчитан на достаточно длительную эксплуатацию в отечественных

Сорокалетний ЗАЗ-965 «Запорожец», приобретенный владельцем пекарни, доведен местными автомастерами почти до европейских стандартов и до сих пор передвигается своим ходом.

Голубой «Запорожец» на фестивале ретроавтомобилей в Киеве. Украина. 2015 год.

условиях и обслуживание главным образом силами самого владельца. Работы по проектированию автомобиля осуществлялись МЗМА совместно с автомобильным институтом НАМИ.

В 1955-1960 годах несколько заводов и НИИ спроектировали, построили и испытали немало опытных образцов микролитражек и мотоколясок. Вот лишь некоторые из них: «Белка» ИМЗ-А50, НАМИ-048, НАМИ-031, ГАЗ-18, НАМИ-059, МВТУ. Все эти конструкции позволили более четко определить требования к машинам сверхмалого класса. Одновременно выяснилось обстоятельство, существенно повлиявшее на судьбу будущей микролитражки. Технология производства, пригодная для больших автомобилей, совершенно не подходила для маленькой машинки - она сделала бы ее слишком дорогой! Для советской промышленности тех лет разработка «с нуля» и в приемлемые сроки такого технологического процесса была весьма непростой задачей - сказывалось не только отсутствие опыта выпуска микроавтомобилей, но и общее отставание от уровня передовых промышленных стран. Создатели автомобиля были вынуждены обратиться к изучению иностранных аналогов, при этом основное внимание обращали именно на вопросы технологического характера.

Из всех рассматривавшихся и испытывавшихся в НАМИ микроавтомобилей иностранного производства лучше всего в качестве возможных прототипов подошли итальянский Fiat 600 и французский «Рено Дофин» (Renault Dauphine). Обе модели имели облегченный цельнометаллический несущий кузов оболочкового типа, сваренный из минимального количества крупногабаритных панелей. В итоге в качестве образца при проектировании новой машины специалистами НАМИ был взят Fiat 600.

Впрочем, от итальянского прототипа в итоге сохранились лишь общая компоновка и конструкция несущей системы кузова, а также характер технологического членения и взаимного сопряжения кузовных панелей. Но из-за этого, собственно, и пришлось обращаться к зарубежному опыту. Что же касается стилистического оформления советской машины, то оно было вполне оригинальным.

Производство

Производство «горбатого» - такое прозвище получил от народа «Запорожец» ЗАЗ-965 - началось в ноябре 1960 года. В октябре 1962 года параллельно с ЗАЗ-965 началось производство ЗАЗ-965А с двигателем МеМЗ-966 мощностью 27 л. с. Выпуск ЗАЗ-965А продолжался до мая 1969 года.

Автомобиль ЗАЗ-965А 1966 года с двигателем МеМЗ-966 мощностью 27 л. с. на выставке ретроавтомобилей в рамках проекта Motion при поддержке московского Музея ретроавтомобилей и коллекционеров ретротехники в Санкт-Петербурге. 2014 год.

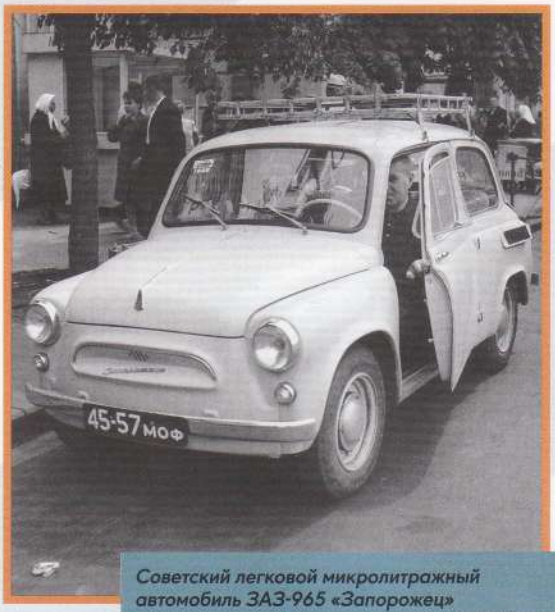
Маленький, да удаленький

В апреле 1959 года всю работу над машиной полностью передали в Запорожье и «Москвич» превратился в «Запорожец».

Для «Запорожца» выбрали V-образный мотор МеМЗ-965, в том числе и потому, что его производство можно было сделать многопрофильным – он подходил и для ЗАЗ-965, и для армейских транспортеров переднего края (ТПК). На машине новый двигатель объединили с коробкой передач, главной передачей и дифференциалом в единый силовой агрегат (при этом полностью отсутствовала карданная передача), что позволило очень компактно разместить его в корме, высвободив остальное пространство кузова для размещения пассажиров и их багажа.

Подвеску применили на двойных продольных рычагах с двумя поперечными пластинчатыми торсионами в качестве упругих элементов. Такая конструкция позволила вынести вперед балку подвески, а вместе с ней и педальный узел, увеличив полезное пространство салона. Для малогабаритной машины решающим фактором всегда является диаметр колес. Учитывая дорожные условия нашей страны, конструкторы увеличили посадочный размер для шины с 12 до 13 дюймов. Этот шаг потребовал существенных изменений в кинематике подвески колес, заставил увеличить объемы колесных ниш и внести коррективы в общую компоновку.

«Запорожец» был хорошо принят потребителем. Горожане быстро оценили его маневренность, экономичность и прочность. Независимая подвеска всех колес обеспечивала автомобилю хорошую устойчивость и управляемость на дороге. Кроме того, малая масса силового агрегата, простота и разборная конструкция (съемные цилиндры) позволяли отремонтировать автомобиль практически в чистом поле. «Запорожцы» пользовались уважением и в сельской местности, отчасти из-за своих вездеходных способностей. Хорошей проходимостью ЗАЗ-965 был обязан гладкому днищу и грамотной развесовке по осям – даже намертво засевший в грязи 650-килограммовый «Запорожец» легко вытаскивал экипаж микролитражки.



Советский легковой микролитражный автомобиль ЗАЗ-965 «Запорожец» с номерным знаком города Москвы. 1968 год.

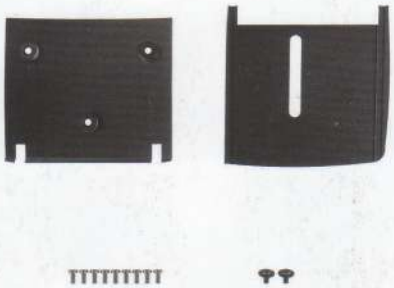
«Запорожцы» – частые участники фестивалей ретроавтомобилей. Киев, Украина. 2015 год.

Первый отечественный микролитражный автомобиль «Запорожец». Ранние модификации ЗАЗ-965А имели указатели поворотов, установленные на передних крыльях. 1959 год.

В НОМЕРЕ 67

- УСТАНОВКА ПЕРЕДНЕГО СИДЕНЬЯ
- КАРЛ БЕНЦ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ЗАДНЯЯ СТЕНКА СПИНКИ ПЕРЕДНЕГО СИДЕНЬЯ
- САЛАЗКИ ПЕРЕДНЕГО СИДЕНЬЯ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2 © 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!